STAFFETTA 12.09.2014

Il “massacro” dei marchi doc

Prima solo intuito ora documentato

Già l'Antitrust nelle conclusioni, pubblicate a fine 2012, dell'indagine conoscitiva sui carburanti avviata nel marzo 2011 (v. Staffetta 28/12/12) aveva adombrato il fenomeno del travaso dell'erogato medio dei carburanti dalle pompe colorate (quelle che innalzano i marchi doc) alle pompe bianche, ma ora l'indagine pubblicata il mese scorso da Figisc Anisa, di cui pubblichiamo una sintesi, lo documenta in modo eloquente ed aggiornato. Un'indagine, curata da Giorgio Moretti, che copre il periodo 2002-2014, mirata a mettere in evidenza in 55 pagine di considerazioni, dati, grafici e precisazioni metodologiche, quelle che vengono definite “le imponenti modificazioni registrate nei consumi dei principali carburanti per autotrazione (benzina e gasolio) e dell'assetto della rete in tutte le sue articolazioni di settore e di segmento”. In particolare il fenomeno del travaso degli erogati. Sezionando il periodo in tre fasi, con la terza, relativa al triennio 2012-2014, che a causa del permanere del ciclo della crisi economica e del crescere del carico fiscale a livelli elevatissimi, ha maggiormente contribuito alla perdita complessiva dei consumi dei due prodotti: oltre 11 punti percentuali in soli tre anni sui 16 stimati per l'intero periodo.

Un complesso di dati che nell'intento di Figisc Anisa dovrebbero fare “sommaria giustizia” dei criteri tradizionali di valutazione delle dinamiche dei consumi ed in particolare dei “logori meccanismi di rilevazione”, quali quelli di “rete” ed “extrarete”, che non aiuterebbero più a comprendere l'evoluzione della situazione e, anzi, per certi versi contribuirebbero a deformare e a nascondere la verità oggettiva. Come nel caso appunto dei travasi di ingenti quantitativi dei consumi dalla rete colorata a quella non colorata: un vero e proprio massacro avvenuto nel corso del periodo a danno dei marchi doc (Agip/Eni, Esso, Api/IP, Kupit/Shell, TotalErg, Tamoil) e dei loro erogati.

Il tutto riassunto in quello che viene definito un “banale” bilancio, ma che tale non è. Perché da esso si evince che nei tredici anni da 2002 al 2014 le perdite totale dei consumi nei circuiti rete ed extra rete sono ammontate a 7,5 miliardi di litri (-15,84%), di cui 6,1 miliardi (-16,5%) nel circuito rete (autostradale e ordinaria colorata e non colorata, quest'ultima comprensiva dei volumi ad essa attribuiti dal circuito extrarete) e 1,4 miliardi (-13,7%) nel circuito extrarete (dai cui volumi sono stati sottratti quelli attribuiti alla rete ordinaria non colorata). Ma che i 6,1 miliardi del circuito rete sono la somma algebrica di una perdita di 11,3 miliardi (-32,2%) della rete di marchio e autostradale e di un guadagno di 5,2 miliardi di litri della rete bianca (+308,93%).

Come conseguenza di questi differenti andamenti, in base ai conteggi di Figisc Anisa gli erogati per impianto della rete bianca sono saliti nel periodo da 1,744 a 2,397 milioni di litri (+37,4%) mentre quelli della rete di marchio sono scesi da 1,443 a 1,125 milioni (-22,1%). Ancora peggio è andata per la rete autostradale dove gli erogati medi per area di servizio sono crollati da 9,457 a 3,951 milioni (-58,2%). E quanto alle quote rete e vendite, mentre la rete colorata scende dal 95,6 all'87,1% degli impianti e dal 94,8 al 76% delle vendite, la rete non colorata sale dal 4,4 al 12,9% degli impianti e dal 5,2 al 24% delle vendite.

L'indagine non entra nel merito delle cause che hanno portato a questo “massacro” che comprende i sette anni antecedenti l'entrata del Paese nel ciclo della crisi economica e 6 anni di crisi piena, salvo sottolineare il peso sul calo dei consumi dell'aumento delle accise. Nè distingue, nel caso della rete bianca, il ruolo della GDO da quello dei retisti indipendenti che invece era stato al centro dell'indagine ormai datata dell'Antitrust. Di certo non si può ignorare il peso che ha avuto sull'evoluzione del mercato la liberalizzazione dei prezzi e della rete, l'impulso dell'Antitrust con i suoi molteplici provvedimenti e l'ingresso in forza della GDO. Ma il peso maggiore è in parte addebitabile alle stesse compagnie che hanno preferito privilegiare le vendite ai nuovi venuti anziché proteggere i propri marchi, i propri retisti e i propri gestori. Missione forse impossibile data la pressione sul mercato dei depositi costieri, dei prodotti che arrivano in abbondanza dall'estero e della crisi della raffinazione e che ha avuto come risultato di dar spazio crescente alle pompe bianche e di trasformare le reti colorate in reti fantasma. Di certo è difficile pensare che con erogati così bassi le compagnie possano continuare ad operare senza prendere provvedimenti e alcuni infatti sono già stati adottati. Perché questo “massacro” non può continuare all'infinito e prospetta quindi la necessità di nuovi equilibri e di nuovi rapporti.

STAFFETTA 12.09.2014

Carburanti, dalle pompe bianche un quarto dell'erogato totale 2014

Uno studio di Figisc Anisa

Una quota di mercato sull'erogato totale che arriverà al 24% nel 2014, con poco meno del 13% degli impianti, e un erogato medio per impianto più che doppio rispetto alle compagnie petrolifere. Questa la fotografia delle “pompe bianche” scattata da Figisc in uno studio che riproduciamo parzialmente in queste pagine. Secondo l'associazione dei gestori, i punti vendita “non colorati” sono poco meno di tremila su un totale di 23.000.

Dal 2002 al 2014 (per quest'ultima annualità attraverso una serie di stime, trattandosi di esercizio in corso) si sono registrate imponenti modificazioni dei consumi dei principali carburanti per autotrazione – benzina e gasolio – e dell'assetto della rete in tutte le sue articolazioni di settore e di segmento.

In sintesi, dal 2002 al 2014 si stima che i consumi complessivi dei due prodotti siano scesi da 47,4 a 39,9 miliardi di litri, con una perdita di 7,5 miliardi di litri e del 15,8%; in questo quadro generale, il circuito dell'extrarete reale (quella parte, cioè, che non si riversa sulla rete) segnala vendite in calo da 10,5 a 9,1 miliardi di litri, con una flessione limitata a 1,4 miliardi di litri e 13,7 punti percentuali, mentre la rete reale (nella quale la presente relazione ha riversato anche quella parte di vendite dell'extrarete che senza alcun dubbio è attribuibile al circuito della rete bianca e non a quella della rete di marchio) ha perso 16,5 punti percentuali e 6,1 miliardi di litri (da 36,9 a 30,8).

Nel circuito della rete, con riferimento ai due settori della rete autostradale e di quella ordinaria, si registrano le modificazioni più rilevanti: dal 2002 al 2014 la rete autostradale è passata da 4,4 a 1,9 miliardi di litri, con una perdita pari al 57,5% ed a 2,5 miliardi di litri e la sua quota di consumi sulla rete è passata dall'11% al 6%, la rete ordinaria ha avuto una flessione del 10,9% e di 3,6 miliardi di litri, scendendo da 32,5 a 29 miliardi di litri.

Infine, all'interno della rete ordinaria, la rete di marchio perde 8,8 miliardi di litri (più dell'intera perdita dei consumi in tutti i circuiti) e 28,6 punti percentuali, crollando da 30,8 a 22 miliardi di litri, mentre le proprie quote di vendite sulla rete ordinaria scendono dal 94,8% al 76%; la rete non

di marchio guadagna 5,3 miliardi di litri, salendo da 1,7 a 7 miliardi di litri, e 75,6 punti percentuali, con una quota di vendita sulla rete ordinaria che passa dal 5,2% al 24%.

La notevole durata dell'intervallo temporale 2002-2014 ha suggerito di sezionare il periodo di studio in tre distinte fasi in relazione a particolari situazioni connesse alla crisi economica: a) le annualità dal 2002 al 2008, periodo antecedente l'entrata nel ciclo della crisi economica, b) le annualità dal 2009 al 2011, periodo di ciclo di crisi economica anteriore all'aumento delle accise sui carburanti, che ha a sua volta penalizzato l'andamento dei consumi, c) annualità dal 2012 al 2014, periodo di perdurante ciclo di crisi economica e di elevatissimo prelievo fiscale sui carburanti.

La terza fase, comprendente il triennio 2012-2014, è quella che ha maggiormente contribuito – in permanenza del ciclo della crisi economica e della concomitanza dell'elevatissimo carico fiscale sul prezzo dei carburanti – alla diminuzione dei consumi in generale, con una perdita in soli tre anni di oltre 11 punti percentuali sui complessivi 16 stimati per l'intero periodo 2002-2014; i consumi in extrarete hanno registrato un decremento di circa il 13% (nell'intero periodo 2002-2014 la perdita stimata finora è del 14 % circa), quelli in rete una flessione di quasi l'11% circa (nell'intero periodo 2002-2014 la perdita stimata finora è del 16-17% circa); all'interno dei consumi in rete, il settore autostradale ha segnato una perdita di un ulteriore 36% sul complessivo -57-58% stimato per l'intero periodo 2002-2014, quello della rete ordinaria è sceso di oltre 8 punti percentuali contro una perdita dell'11% nell'intero periodo 2002-2014; all'interno della rete ordinaria il segmento di marchio ha perso oltre il 18% dei volumi (e nell'intero periodo 2002-2014 la perdita stimata è pari al 28-29%), ancora ad esclusivo vantaggio del segmento bianco, che guadagna altri 48 punti percentuali sui 309 stimati per l'intero periodo 2002-2014; per quanto attiene alla rete ordinaria bianca la terza fase ha accentuato lo sviluppo delle vendite di questo segmento, in diretta correlazione con la politica di prezzi sempre più concorrenziali con quelli della rete ordinaria di marchio – determinata dal noto gap dei prezzi di cessione tra rete ed extrarete «spurio» – in un periodo di prezzi elevati quasi integralmente a causa della anomala fiscalità nazionale sui carburanti.

Le perdite dei consumi sono solo in parte minima compensate da una diffusione delle alimentazioni alternative: dal 2002 al 2014 i consumi di gpl aumentano solo di 0,473 miliardi di litri e la metanizzazione – anche se con ritmi di crescita notevoli (circa il 6,03% annuo sul parco esistente) – non supera a fine 2013 l'1,73% dell'intero parco circolante.

Ciò che i numeri mettono in evidenza sono due unici fattori: l'oggettiva caduta dei consumi ed il travaso di ingenti quantitativi dalla rete pubblica di marchio a quella non di marchio. La questione si riassume in un banale bilancio di poche e facilmente comprensibili grandezze: le perdite complessive di consumi si stimano pari a 7,5 miliardi di litri, di cui in extrarete 1,4 miliardi di litri e sulla rete complessiva 6,1 miliardi di litri; sulla rete complessiva, rete di marchio e rete autostradale perdono complessivamente 11,3 miliardi di litri, la rete bianca guadagna 5,2 miliardi di litri, e così torna il conto della perdita di 6,1 miliardi di litri, come esposto nel prospetto seguente:

Perdite totali consumi:

-7,5 mld litri

di cui: perdite extrarete -1,4 mld litri

di cui: perdite rete -6,1 mld litri

(di cui: perdite rete marchio e autostrada -11,3 mld litri;

di cui: aumenti rete bianca +5,2 mld litri)

Nella rete ordinaria, la quota di punti vendita della rete bianca sale dal 4,4% al 12,9% e, in forza di erogati medi che sono diventati più che doppi di quelli della rete di marchio, la quota delle vendite – come già rilevato – sale dal 5,2% al 24%, mentre la rete di marchio per la consistenza dei punti vendita scende dal 95,6% all'87,1% e per quote di vendita dal 94,8% al 76%.

Di pari passo, gli erogati medi per impianto della rete bianca salgono da 1,744 a 2,397 milioni di litri (+37,4%), quelli della rete di marchio da 1,443 a 1,125 milioni di litri (-22,1%), mentre per la rete autostradale gli erogati medi per AdS crollano da 9,457 a 3,951 milioni di litri (-58,2%).

Pur con l'avvertenza che si tratta di risultanze provvisorie che potranno avere nel prosieguo dell'anno marginali aggiustamenti in meglio od in peggio, si tratta di dati che fanno sommaria giustizia dei criteri tradizionali di valutazione delle dinamiche dei consumi ed in particolare di logori meccanismi di rilevazione, quali quelli di «rete» ed «extrarete» che non aiutano più affatto a comprendere l'evoluzione della situazione ed anzi, per certi versi, deformano e nascondono la verità oggettiva.

Consistenza della rete ed erogati per impianto dal 2002 al 2014

I dati certi e stimati sono espressi nella tabella 1.

La consistenza della rete autostradale nel periodo temporale 2002-2014 è rimasta sostanzialmente inalterata, con un incremento stimato di circa 8 impianti, pari ad un +1,7%; mentre la rete ordinaria è stimata in crescita di circa 140 unità, con un incremento non eccedente lo 0,6%.

All'interno della rete ordinaria si stima, per contro, un riassetto estremamente marcato tra la rete «colorata» e quella «non colorata»: secondo le stime condotte la prima dovrebbe aver subito una significativa riduzione nell'ordine di quasi 1.800 unità e di quasi 8,4 punti percentuali, mentre la seconda marcherebbe un incremento di oltre 1.900 impianti (cioè superiore alla riduzione della rete «colorata» in termini di unità), pari a 197,5 punti percentuali in più, con una forte approssimazione alla triplicazione della rete rispetto alla consistenza del 2002.

Nella tabella 3, sulla base dei dati certi e stimati delle vendite nei diversi circuiti, settori e segmenti e dei dati certi e stimati del numero degli impianti, è rappresentata l'evoluzione dell'erogato medio per impianto nel periodo dal 2002 al 2014.

A fronte di un decremento medio dell'intera sommatoria delle reti nel periodo 2002-2014 di 0,275 milioni di litri/impianto, pari ad un -17%, la rete autostradale è quella che segnala un vero e proprio dissesto con un decremento di 5,506 milioni di litri per AdS e di 58,2 punti percentuali, mentre la rete ordinaria perde circa 0,167 milioni di litri/impianto e 11,5 punti percentuali.

L'erogato medio della rete autostradale nel 2014 è stimato come circa 2,4 volte inferiore a quello del 2002.

All'interno della rete ordinaria, arretra la rete «colorata» con 0,318 milioni di litri/impianto in meno e 22,1 punti percentuali, mentre la rete «non colorata» guadagna 0,653 milioni di litri/impianto e 37,4 punti percentuali.

L'erogato medio della rete «non colorata» sarebbe ora 2,1 volte maggiore dell'erogato medio della rete «colorata», contro il valore di 1,2 nel 2002.

Quote rete e quote vendite in rete ordinaria

La rete «colorata» registra una modificazione delle proprie quote in misura considerevole: dal 95,6% degli impianti e dal 94,8% delle vendite nel 2002, la stima per il 2014 assegna a questo segmento ancora l' 87,1% dei punti vendita, ma non oltre il 76% delle vendite.

Per contro, la rete «non colorata» che nel 2002 registrava una quota del 4,4% degli impianti e del 5,2% delle vendite, secondo le stime per il 2014 si aggiudicherebbe il 12,9% dei punti vendita ed il 24% delle vendite.

STAFFETTA 23.09.2014

L'Unione Petrolifera su studio Figisc Anisa su andamento consumi carburanti

Porterebbe a risultati “fuorvianti” sulla rete non colorata

La nota che segue ci è stata inviata dall'ufficio relazioni esterne dell'UP e riguarda lo studio Figisc Anisa sulle modificazioni dei consumi di carburante nel periodo 2002-2014 di cui abbiamo pubblicato uno stralcio sulla Staffetta del 13 settembre. E riguarda i dati relativi alle quota vendite della rete non colorata: solo il 13% anziché il 24% dello studio per i primi 8 mesi di quest'anno.

“In merito allo studio Figisc Anisa sull'andamento dei consumi di carburanti in Italia, ripreso dalla Staffetta Quotidiana, che ha indubbiamente il merito di evidenziare ancora una volta la profondità della crisi che sta attraversando il settore petrolifero, desideriamo esprimere alcune considerazioni sulla metodologia usata, in particolare per quanto attiene i volumi riferiti alla rete “non colorata” che portano a risultati, a nostro avviso, fuorvianti.

Nello studio Figisc-Anisa, i volumi di vendite della rete “non colorata” sono dati dalla somma di due distinte componenti che sono identificate in “sbordo rete” e “quote da extra-rete”. In realtà, a nostro avviso, non si tratta di voci distinte ma di un'unica entità, comprendendo la quota “extra-rete” anche i cosiddetti “sbordi rete”.

Infatti, la “rete totale” che il Ministero dello Sviluppo Economico pubblica mensilmente tiene conto di tre componenti:

1. dichiarazioni al Ministero sulle vendite delle Aziende “colorate” (campione UP);

2. vendite denunciate autonomamente da terzi al Ministero;

3. quota delle vendite extra-rete che ritornano in rete, che comprendono anche ciò che lo studio definisce “sbordo rete” (volumi venduti sul canale extra-rete dalle compagnie a rivenditori che li distribuiscono comunque su rete).

Di conseguenza, la voce di cui al punto 3, tenendo già conto di entrambe le componenti, va conteggiata una sola volta onde evitare di duplicare il fenomeno, con il risultato di giungere ad una quota “non colorata” che è circa la metà di quanto stimato nello studio.

Alla luce di queste considerazioni, i volumi della rete “non colorata”, stando ai dati della rilevazione ministeriale, sarebbero infatti quelli indicati nella tabella allegata.

Il fenomeno delle reti “non colorate” resta comunque significativo e in espansione, e riflette in parte le politiche adottate dalle aziende con proprio marchio in un contesto di contrazione dei consumi, ovvero la scelta di concentrarsi sulla “rete portante”. Infatti, l'aumento delle pompe bianche è stato accompagnato da un significativo e progressivo calo dei punti “convenzionati”.

STAFFETTA 24.09.2014
Replica Figisc Anisa su quota pompe bianche
Alle precisazioni dell'UP
Rete Carburanti

“Sulla nota di Unione Petrolifera, che definisce generosamente ‘fuorvianti' (appena del 50%) le conclusioni di uno studio di Figisc Anisa sulle modificazioni dei consumi e delle reti della distribuzione carburanti (v. Staffetta 23/09), si rende necessaria una sintetica precisazione, che vuole essere scevra da ogni intento polemico.
La querelle sulle quote di mercato degli indipendenti potrebbe anche rimanere al più uno svago metodologico-statistico, in cui ognuno mantiene il proprio punto di vista, più o meno fondato che sia su ragioni oggettive o magari anche strumentali.
Sul piano, chiamiamolo così, tecnico, va detto che, anche a naso, è difficile pensare ad una quota di mercato solo del 13% in un segmento di rete in cui si affollano, nel complesso un centinaio di impianti presso la grande distribuzione che erogano almeno una decina di milioni di litri a testa e da 2,5 a 3 mila pompe bianche che non vendono certo mediamente solo 1,4 milioni di litri a testa, considerato a quali prezzi di cessione hanno accesso e a come possono trasferirli sul prezzo finale.
E se questa è ancora una sensazione ‘spannometrica', sul piano dei numeri va detto che se si sottraggono ai consumi complessivi in rete del Ministero quelli che vengono dichiarati dalle aziende e vi si sommano quelli in extrarete della benzina (ed in quota corrispondente al mix dei consumi in rete anche una quota di consumi di gasolio) – perché che si tratti di volumi che tornano in rete è fuori dubbio e non è, peraltro, solo un'opinione nostra - si arriva non lontano dai numeri sostenuti in quello studio per identificare la quota di mercato di tutto ciò che non è marchio colorato, per colorato intendendo la rete tradizionale.
Si ricordano, altresì, due cose: che analoghe considerazioni – rapportate ad allora – furono presentate (e riprese sulla Staffetta) anche poco più di un anno fa, senza repliche di sorta e che, ad esempio, Assopetroli, oltre un anno fa, aveva ipotizzato quote di mercato vicine o coincidenti con il 20%.
Allora può venir fatto di pensare che, al di là delle questioni tecniche – che sono benvenute, da valutare senza pregiudizi, ed importanti in quanto cercano, da approcci anche molto diversi, di approssimare la necessaria conoscenza della realtà delle trasformazioni del sistema distributivo – le precisazioni sottendano altre necessità od opportunità.
Forse può essere che minimizzare le trasformazioni del mercato (ossia diminuire la quota degli indipendenti) sia un argomento ‘tecnico' per confutare una questione ‘politica', ossia la tesi della parte dei gestori che insistono sulle anomalie delle differenze del prezzo di cessione, o sulle attribuzioni dei costi di sistema. Minimizzare, in sintesi, per far intendere più cose: che la competitività di un impianto che compra, a titolo di esempio puramente astratto, a 18 cent/litro in meno è esattamente corrispondente a quella di un impianto che compra a 18 cent/litro in più, che la responsabilità della perdita di competitività della rete di marchio non è delle aziende petrolifere o almeno non solo, che i numeri ‘piccoli' non consentono di correggerla, o anche tutte le cose assieme. Doverosamente forse. Ma è noto che a pensar male si fa peccato”.

Giorgio Moretti
Figisc Anisa Confcommercio

STAFFETTA 24.09.2014

Staffetta rete, botta e risposta UP-Figisc Anisa
Prezzi e Tariffe Nazionali

Questa settimana nella consueta rilevazione di Staffetta Prezzi Rete (v. allegato) prevalgono i segni meno sia per quel che riguarda i prezzi delle compagnie (nazionali in modalità servito e self sulle autostrade), sia quelli delle pompe bianche. In linea con le segnalazioni che la Staffetta ha dato quotidianamente sul loro andamento negli ultimi sette giorni: “giro di ribassi” il 17 settembre, “tutto fermo” il 18, “secondo giorno di quiete” il 19, “listini invariati” il 22, “ribassi per Esso, IP e Shell” il 23 e “scendono Eni e Tamoil” il 24. Sempre al di sopra della media dell'ultimo anno i margini lordi con quelli della benzina leggermente scesi da una settimana all'altra e quelli del gasolio leggermente saliti. Da segnalare questa settimana, a proposito della rete carburanti, il botta e risposta tra Unione Petrolifera e Figisc Anisa sulla quota vendite della rete non colorata con la prima che accusa la seconda di “dati fuorvianti” e la seconda che replica accusando la prima di voler minimizzare il fenomeno delle trasformazioni in atto nel mercato (v. notizia). Per finire la notizia in tema di razionalizzazione del “fai da te” del Comune di Crema innescato dall'ingresso sul mercato di Ipercoop. Un “modello” che potrebbe essere imitato da altri piccoli comuni di fronte a quella che a torto o a ragione viene considerata l'inerzia del governo nazionale.

STAFFETTA 25.09.2014

Replica UP, ufficiali i nostri dati

Alle precisazioni Figisc Anisa

Rete Carburanti

“Con riferimento alla replica della Figisc circa le osservazioni UP sullo studio sull'evoluzione dei consumi di carburante da loro realizzato, di cui Staffetta ha dato notizia lo scorso 25 settembre, ci saremmo aspettati da parte della Figisc una risposta nel merito dei rilievi e un confronto sull'interpretazione dei numeri ufficiali anziché considerazioni frutto di sensazioni. Ciò al fine di capire e descrivere al meglio i fenomeni che interessano il nostro settore, come UP fa attraverso il suo ufficio Rilevazioni e Analisi. Inoltre, l'allusione che ci sia un qualche retropensiero teso a giustificare “altre necessità o opportunità”, come si legge nella nota firmata da Giorgio Moretti, è del tutto gratuita e priva di fondamento. L'ufficio Rilevazioni e Analisi di UP, come sempre, ha semplicemente effettuato un'analisi statistica basata esclusivamente sui dati ufficiali disponibili e pertanto ogni altra supposizione o suggestione è del tutto irrilevante”.

Ufficio Relazioni Esterne UP